

บันทึก

เรื่อง ชากเรือกำปั่นไฟอิรันโด

๑) เรือกำปั่นไฟอิรันโดซึ่งจดทะเบียน ณ ประเทศนอร์เวย์ได้อับปางจมอยู่ที่ท้ายหินสั้มปะยื้อ เกาะสีชัง แม้ตามท้องสำนวนจะมีได้กล่าวไว้โดยชัดแจ้งก็ดี ก็เป็นที่ปริยายเอาจากวิธีที่ปฏิบัติต่อกันในเรื่องนี้ได้ว่า บริษัทนอร์เวย์ได้ทอดทิ้งชากเรือทั้งหมดให้แก่ผู้รับประกันภัย (ซึ่งบริษัททอริเซนจำกัด เป็นตัวแทนในกรุงเทพฯ) โดยผู้รับประกันภัยต้องชำระเงินประกันภัยให้ซึ่งเป็นวิธีที่เคยทำกัน

๒) อย่างไรก็ดี บริษัททอริเซน ในฐานะที่เป็นเจ้าของเรือหรือจะว่าเป็นตัวแทนของเจ้าของเรือก็ตาม ได้ขายทอดตลาดเรือนั้น ผู้ที่ซื้อได้คือ บริษัทเคเถา ในกรุงเทพฯ (ซื้อโดยราคา ๕๖๐๐ บาท) การขายทอดตลาดได้ทำในกรุงเทพฯ เมื่อวันที่ ๑๒ ธันวาคม พ.ศ.๒๔๗๖ การได้เป็นไปโดยสมบูรณ์ถูกต้องตามกฎหมายตามมาตรา ๕๐๙ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แล้ว

๓) นอกจากนี้ บริษัททอริเซนและบริษัทเคเถาได้ทำความตกลงกันสองข้อ คือ

(ก) ได้ตกลงยืนยันการขายทอดตลาด (ซึ่งทำกันเมื่อวันที่ ๑๒ ธันวาคม พ.ศ.๒๔๗๖) โดยคู่กรณีได้กล่าวลงไว้ว่า "ผู้ขายได้ออนให้แก่ผู้ซื้อ และผู้ซื้อยอมรับเอาซึ่งสิทธิกรรมสิทธิ์และผลประโยชน์ของผู้ขายซึ่งมีอยู่ในเรือนั้น และยอมรับเรือนั้นตามที่จมอับปางอยู่ในเวลานี้ที่ท้ายหินสั้มปะยื้อ เกาะสีชัง (สัญญาข้อ ๒)" และได้ตกลงกันต่อไปว่า "ผู้ซื้อยอมรับผิดชอบทั้งหมดที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับเรือนั้นนับแต่เวลาที่ผู้ซื้อได้รับการประมุขจากการทอดตลาดแล้วเป็นต้นไป (สัญญาข้อ ๓)" และ "ผู้ขายไม่ต้องรับผิดชอบแต่อย่างหนึ่งอย่างใดเลยอันเกี่ยวกับการกู้การยืมเรือนั้น หรือเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายอันต้องใช้นั้นเนื่องจากการนั้น (สัญญาข้อ ๔)" และ "ผู้ซื้อจะต้องจัดการตามที่จำเป็นทุกอย่างกับรัฐบาลสยาม หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ในเรื่องการกู้ การยืมเรือนั้นและต้องเป็นผู้ออกค่าภาษี ค่าธรรมเนียมหรือเงินอย่างอื่นเช่นกันซึ่งจะต้องเสียเกี่ยวกับการนั้น (สัญญาข้อ ๕)" และ "ผู้ขายจะต้องจัดการทำสัญญาขายเรือ หรือเอกสารจำเป็นอย่างอื่นที่จะทำให้เรือนั้นโอนเป็นกรรมสิทธิ์ของผู้ซื้อโดยถูกต้องตามกฎหมาย แล้วส่งมอบหนังสือสำคัญแสดงการที่ได้จดทะเบียนแล้วให้แก่ผู้ซื้อด้วย ทั้งนี้โดยผู้ซื้อเป็นผู้จ่ายเงิน (สัญญาข้อ ๖)"

(ข) กรมธรรม์ขายเรือได้ทำขึ้นตามข้อตกลงที่กล่าวข้างต้นแล้ว (เมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๗๖) ตามกรมธรรม์นั้นปรากฏว่า เรือกำปั่นไฟ "อิรันโด" เป็นเรือมีเครื่องสามสูบ จดทะเบียนเป็นเรือมีน้ำหนักทั้งหมด ๑๙๔๔ ตัน หรือระวางบรรทุกสินค้า ๑๑๒๖ ตัน ได้ขายให้แก่บริษัทเคเถา เรือลำนี้ได้ระบุว่าเป็นเลขหมายที่ ๒๖๖ แห่งทะเบียนปี ๑๙๓๓ ของนอร์เวย์

๔) ตามเอกสารต่างๆ ปรากฏว่าทรัพย์สินที่ขายให้แก่บริษัทเคเถานี้เป็นเรือหรือเรือกำปั่น ซึ่งในสัญญาและในกรมธรรม์ขายเรือก็ได้กล่าวถึงอยู่บ่อย ๆ หาใช้ทรัพย์สินอย่างท่อน

เหล็กหรือวัตถุอื่น ๆ ไม่ โดยเหตุนี้ตามเจตนาของคู่กรณี การซื้อขายรายนี้ต้องอยู่ในบังคับของกฎหมายว่าด้วยการซื้อขายเรือหรือเรือกำปั่น จะเห็นได้ว่าเป็นเช่นนั้นจริง เพราะเหตุว่าถ้าหากผู้ซื้อผู้เรือ "อีรันโด" ขึ้นได้สมประสงค์แล้ว เป็นที่แน่นอนว่าผู้ซื้อก็เป็นเจ้าของเรือเห็นได้ชัดแจ้ง

๕) ในเรื่องนี้กรมเจ้าท่ามีส่วนเกี่ยวข้องอยู่ด้วยเพราะเหตุว่ามีอำนาจและหน้าที่ในอันที่จะนำมาตรา ๑๒๑ (วรรค ๓) แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม พ.ศ. ๒๔๕๖ ซึ่งมีความดังนี้ขึ้นใช้บังคับ

"อนึ่งเมื่อการเดินเรือในเขตท่า หรือในแม่น้ำที่เรือเดินได้ตำบลใดเกิดความขัดขวาง หรือน่ากลัวเกิดอันตราย เพราะมีเรืออย่างหนึ่งอย่างใดจมอยู่ หรือเพราะมีสิ่งกีดขวางอย่างอื่น ๆ ที่คล้ายกัน และเจ้าพนักงานได้บอกกล่าวตามสมควรแก่เจ้าของหรือแก่ผู้แทนเจ้าของเรือจม หรือสิ่งกีดขวางนั้นแล้ว เจ้าของมิได้จัดการอย่างใด ท่านว่าให้เจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่มีอำนาจเรือ ท่าลาย ขน ย้าย หรือกระทำการใดๆ แก่เรือที่จม หรือสิ่งกีดขวางนั้นได้ และให้เรียกเงินค่าที่ได้ใช้จ่ายไปในการนั้นๆ จากเจ้าของเรือที่จม หรือสิ่งกีดขวางนั้น"

๖) ปัญหาสำหรับกรมเจ้าท่านั้นก็คือ ต้องการจะทราบให้แน่นอนว่า ในส่วนที่เกี่ยวกับกรมเจ้าท่าในเรื่องเรืออีรันโดนี้ ใครเป็นเจ้าของเรือที่จมหรือชำรุดเสียหายนั้น ทั้งนี้เพื่อจะได้ส่งคำบอกกล่าวตามกฎหมายตามพระราชบัญญัติเดินเรือถูกต้อง หรือเพื่อจะได้เรียกร้องจากเจ้าของเรือ ซึ่งเงินค่าที่ได้ใช้จ่ายไปในการที่กรมเจ้าท่าได้ทำการย้ายหรือทำอย่างอื่นแก่เรือ ในเมื่อเจ้าของละเลยไม่กระทำภายในเวลาอันควร

๗) ผลเนื่องมาจากการทอดตลาดซึ่งทำเมื่อวันที่ ๑๒ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๗๖ ก็คือ เป็นการซื้อขายซึ่งสำเร็จและผูกมัดคู่สัญญาตามมาตรา ๕๐๙ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

๘) แต่กรมเจ้าท่าหาได้เป็นฝ่ายในสัญญาซื้อขายนั้นด้วยไม่ กรมเจ้าท่าเป็นบุคคลที่สาม (คนภายนอก) ฉะนั้นการที่ผู้ขายโอนสิทธิทรัพย์สินให้แก่ผู้ซื้อจะเป็นอันใช้แก่กรมเจ้าท่าได้แต่เฉพาะเมื่อ การโอนนั้นเป็นอันสมบูรณ์ใช้บังคับบุคคลภายนอกได้ตามกฎหมายสยาม

๙) ตามกฎหมายสยาม (มาตรา ๔๕๖ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์) การซื้อขายเรือกำปั่นหรือเรือมีระวางตั้งแต่หกตันขึ้นไปจะเป็นอันสมบูรณ์ใช้ได้ต่อเมื่อได้จดทะเบียนต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ การจดทะเบียนเป็นวิธีการโฆษณาอันหนึ่ง ซึ่งให้ความคุ้มครองแก่บุคคลภายนอกและในส่วนที่เกี่ยวกับคนภายนอกแล้ว การจดทะเบียนจะพึงยกเว้นเสียมิได้ เพราะเหตุเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชน

๑๐) เมื่อมิได้มีการจดทะเบียนให้เป็นไปตามมาตรา ๔๕๖ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แล้ว ในส่วนที่เกี่ยวกับบุคคลที่สาม ต้องถือว่าการซื้อขายรายนี้ไม่เกิดมีขึ้นเลย ตามนัยแห่งกฎหมายบุคคลที่สามจะรับรู้ได้ก็แต่เพียงว่า ตราบเท่าที่ยังมิได้มีการจดทะเบียนการซื้อขายเรื่อนั้น บริษัททอริเซนยังเป็นเจ้าของเรืออยู่

๑๑) นี่เป็นผลในทางกฎหมายของกฎหมายบ้านเมือง ซึ่งบังคับให้มีการโฆษณาการโอนกรรมสิทธิ์เรือ หรือเรือกำปั่น ไม่ว่าเรื่อนั้นจะมีสัญชาติอะไร ถ้าหากปรากฏว่าการซื้อขายได้กระทำกันในกรุงสยามและเมื่อมีปัญหาการโอนเกี่ยวกับคู่สัญญาที่อยู่ในกรุงสยาม

เกิดขึ้น ไข่แต่เท่านั้น อาจกล่าวเพิ่มเติมได้อีกว่า คู่สัญญาเองก็มีไข่จะไม่ทราบกฎหมายของบ้านเมืองเมื่อไร ดังจะเห็นได้ว่าต่างได้ใช้ความระมัดระวังโดยระบุไว้ในข้อตกลงว่า ให้ตกเป็นหน้าที่ของผู้ขายในอันที่จะต้อง “จัดการทำสัญญาขายเรือหรือเอกสารจำเป็นอย่างอื่น ที่จะทำให้เรือนั้นโอนเป็นกรรมสิทธิ์ของผู้ซื้อโดยถูกต้องตามกฎหมาย (สัญญาข้อ ๖)” เป็นที่เข้าใจว่า คำว่า “เอกสาร” ในข้อตกลงข้อ ๖ กว้างพอที่จะใช้ให้คลุมถึงวิธีการจดทะเบียนด้วย (ไม่ว่าในกรุงสยามหรือประเทศอื่นใด) เพราะเหตุว่าไม่อาจจะถือได้ว่าผู้ขายเจตนาที่จะโอนกรรมสิทธิ์ในเรือในประเทศหนึ่งแต่เพียงบางส่วนเท่านั้น ถ้าทำเช่นนั้นย่อมเป็นการกระทำโดยไม่สุจริต ตามมาตรา ๖ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ “ท่านให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าบุคคลทุกคนกระทำการโดยสุจริต” สำหรับในกรุงสยามการจดทะเบียนเป็นสิ่งสำคัญเมื่อมีการโอนกรรมสิทธิ์เรือให้แก่ผู้ซื้อ

๑๒) โดยเหตุนี้ ตราบใดที่ยังมิได้มีการจดทะเบียนดังที่กฎหมายสยามระบุไว้ กรมเจ้าท่าย่อมถือว่าบริษัททอริเซนเป็นเจ้าของเรือ และอาจส่งบรรดาคำบอกกล่าวหรือเอกสารอื่นใดไปได้และการที่จะให้ใช้เงินซึ่งค้างชำระเนื่องมาจากการย้าย การกู้เรือ ฯลฯ ถ้าหากมี นั้น ก็อาจเรียกร้องได้จากบริษัททอริเซน

๑๓) ตามที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นนี้ ย่อมเป็นการตรงกับหลักกฎหมายระหว่างประเทศและกฎหมายทะเลเพียงเท่าที่ตกลงกันแน่นอนแล้ว อันเกี่ยวกับปัญหาเรื่องนี้

ตามความคิดธรรมดาและกฎหมายทั่ว ๆ ไประหว่างประเทศได้ยอมรับกันว่ามีข้อบังคับหรือกฎหมายอันเดียวที่จะใช้ได้แก่ของสิ่งหนึ่งซึ่งมีไข่ของที่เคลื่อนที่ได้ ตามธรรมดาเหมือนทรัพย์สินเคลื่อนที่อย่างอื่นและตามข้อบังคับในเรื่องนี้อย่างน้อยก็ข้อบังคับภายในหาอาจที่จะเปลี่ยนแปลงไปหลาย ๆ ครั้งตามที่สภาพเคลื่อนไหวของมันไม่ กฎหมายอันเดียวซึ่งจะใช้แก่เรื่อง โดยปกติได้แก่ “กฎหมายธง” ซึ่งนำมาใช้บังคับแก่การได้มาซึ่งกรรมสิทธิ์โดยทางกฎหมายหรือโดยข้อตกลง และการได้มานั้นจะนำมาให้ประชาชนทราบได้โดยอาการอย่างใดเหล่านี้เป็นต้น (เช่น ให้ตกเป็นภาระของผู้ขายเรือกำปั่นชาตินอร์เวย์จัดการทุกอย่างที่จำเป็นเพื่อให้จดทะเบียนในประเทศนอร์เวย์แก่ชื่อเจ้าของเรือคนใหม่ให้ถูกต้อง) ในที่นี้ขอให้ระลึกว่า ตามกฎหมายอังกฤษผู้ซื้อเรืออังกฤษอันได้จดทะเบียนแล้วยังไม่ได้กรรมสิทธิ์พร้อมบูรณजनกว่าได้ทำกรรมธรรมขายเรือกันที่สำนักงานจดทะเบียนเรือ

แต่ในกรณีเช่นนี้ หลักในเรื่องความสงบเรียบร้อยของประชาชนเป็นของสำคัญยิ่งและจำต้องปฏิบัติตาม กล่าวคือ หลักในเรื่องความสงบเรียบร้อยของประชาชนตามที่เป็นอยู่ย่อมนำมาใช้ได้ในประเทศซึ่งมีการได้มาซึ่งกรรมสิทธิ์และใช้บังคับถึงบุคคลภายนอกที่อยู่ในประเทศด้วย

การจดทะเบียนการซื้อขายเรือกำปั่นซึ่งเป็นการโฆษณาเพื่อประโยชน์แก่คนภายนอกนั้น เป็นหลักในเรื่องความสงบเรียบร้อยของประชาชน

๑๔) ตามที่กล่าวมาข้างต้นนี้ยังตรงกับกฎหมายแพ่งและพาณิชย์อันเกี่ยวกับเรื่องอีกด้วย การทอดตลาดทำให้สัญญาสมบูรณ์ในระหว่างคู่สัญญา และผลทางกฎหมายทั้งมวลย่อมใช้ได้ระหว่างคู่สัญญา (เช่น ผู้ซื้ออาจเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนได้ ถ้าหากผู้ขายไม่ส่งมอบเรือ

ให้แก่ตน) แต่การซื้อขายนั้นจะสมบูรณ์ใช้ยันแก่คนภายนอกได้ต่อเมื่อได้จดทะเบียนในประเทศสยามโดยถูกต้องแล้ว เข้าใจว่าในประเทศนอร์เวย์ก็คงให้มีการจดทะเบียนเหมือนอย่างในประเทศสยามเหมือนกัน เป็นที่เห็นได้ชัดว่า ผู้ขายเป็นผู้รับผิดชอบในการที่จะต้องนำความไปจดทะเบียนตามความในข้อ ๖ แห่งสัญญาให้เร็วที่สุดที่จะทำได้ และเป็นที่แน่ชัดว่าถ้าผู้ขายจะต้องออกค่าใช้จ่าย หรือจะมีข้อยุ่งยากเกิดขึ้นภายหลังจากวันทอดตลาด (เช่นถูกกรมเจ้าท่า ซึ่งรู้จักแต่ผู้ขายคนเดียวตราบเท่าที่ยังมิได้มีการจดทะเบียนได้ทำการฟ้องร้องเป็นต้น) ผู้ขายมีสิทธิเรียกให้ผู้ซื้อออกเงินที่ต้องเสียไป หรือค่าใช้จ่ายอย่างอื่น ซึ่งตกเป็นภาระแก่ผู้ขายนับแต่วันทอดตลาดเป็นต้นไป (สัญญาข้อ ๓, ๔, ๕) แต่การปรับปรุงกันใหม่ในเรื่องความรับผิดชอบระหว่างผู้ขายกับผู้ซื้อนั้นเป็นปัญหาระหว่างเขาเองไม่เกี่ยวข้องกับกรมเจ้าท่า

(ลงนาม) อาร์.เกียอง

วันที่ ๙ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๔๗๖